101-06011/

Le Régime public d'assurance automobile du Québec

Document de référence aux fins de la consultation en commission parlementaire

Québec
Société de l'assurance automobile du Québec

Ce document est disponible sur Internet au : www.saaq.gouv.qc.ca

Message du ministre

En février 2000, lors de la commission parlementaire qui a suivi la publication du livre vert intitulé ***La sécurité routière au Québec : un défi collectif***, le gouvernement a pu entendre les témoignages de proches de victimes d'accidents de la route reliés à l'alcool, de même que ceux des représentants de différentes associations luttant contre la conduite avec les capacités affaiblies. Loin de le laisser indifférent, ces témoignages l'ont conduit à l'élaboration d'un plan d'action comportant plusieurs mesures susceptibles de réduire l'incidence de l'alcool sur le bilan routier du Québec. Les dispositions retenues pour étude interministérielle ont été rendues publiques le 12 janvier dernier. Ce sont essentiellement des mesures de sécurité routière qui feront l'objet de modifications au Code de la sécurité routière.

Par ailleurs, certains intervenants, tant en commission parlementaire que sur la place publique, suggèrent d'autres moyens de lutter contre la conduite avec les capacités affaiblies. Ces personnes espèrent voir changer les choses par le biais de modifications au Régime public d'assurance automobile du Québec. Elles croient qu'en n'accordant plus d'indemnités aux accidentés de la route reconnus coupables de conduite avec les capacités affaiblies ou en réintroduisant un droit de poursuite contre ces mêmes personnes, nous réduirions l'incidence de la conduite avec les capacités affaiblies sur le réseau routier du Québec. Cette argumentation, lorsque laissée à elle-même, semble remporter la faveur populaire.

Or, plusieurs experts dans l'étude des régimes sans égard à la responsabilité pensent, au contraire, que réintroduire un droit de poursuite, c'est s'attaquer au principe même du régime sans égard à la responsabilité sans pour autant contribuer à diminuer le phénomène de la conduite avec les capacités affaiblies.

Devant l'importance de ces questions et devant le fait que le régime d'assurance automobile n'a fait l'objet d'aucun questionnement en profondeur depuis 1989, le gouvernement s'est fixé comme objectif d'informer la population et de lui permettre de se faire entendre lors d'une consultation générale.

Quatre thèmes feront l'objet de cette consultation : le concept d'assurance sans égard à la responsabilité, la couverture du régime, la qualité des services offerts aux victimes d'un accident d'automobile et l'indemnisation des personnes accidentées reconnues coupables de conduite avec les capacités affaiblies.

Ce document présente l'information nécessaire pour comprendre le fonctionnement et la raison d'être du régime québécois, de même que des éléments essentiels à la réflexion sur chacun des thèmes retenus. Le premier chapitre trace la chronologie des événements qui ont conduit à la création d'un régime d'assurance automobile sans égard à la responsabilité en 1978. Les chapitres suivants sont consacrés aux quatre thèmes qui font l'objet de consultations.

Notre régime d'assurance automobile sans égard à la responsabilité est reconnu comme l'un des meilleurs au monde. La population et les divers organismes concernés sont conviés à l'enrichir de leurs réflexions en se penchant sur les thèmes retenus de manière à nous permettre, ensemble, d'en faire **le** meilleur au monde.

Avant-propos

La Société de l'assurance automobile du Québec est, au sens du Code civil du Québec, une personne morale de droit public et jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement.

Elle est gérée par un conseil d'administration composé de onze membres, dont un président et cinq vice-présidents, tous nommés par le gouvernement.

Sa principale mission est d'assurer et de protéger la population québécoise contre les risques liés à l'usage de la route.

Pour accomplir favorablement sa mission, la Société intervient dans quatre domaines d'affaires que l'on peut appeler les programmes cadres de la Société :

- l'indemnisation et la réadaptation des personnes accidentées;
- la promotion de la sécurité routière;
- la gestion et la perception des droits d'accès au réseau routier québécois;
- le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

L'indemnisation et la réadaptation des personnes accidentées

Consciente qu'elle agit dans un contexte de monopole, la Société désire, par ses actions, voir évoluer le régime en fonction des attentes et des besoins de la clientèle assurée, tout en respectant la capacité financière de la population québécoise. À plusieurs reprises, le régime a été bonifié afin que les indemnités demeurent à jour tout en étant équitables pour tous.

Depuis 1978, la Société a le souci constant d'indemniser le plus adéquatement possible les personnes ayant subi un accident d'automobile pour les pertes économiques réelles qu'elles ont subies. Elle vise également à compenser de façon convenable les pertes dites «non économiques» comme la perte de qualité de vie dont sont souvent victimes les personnes accidentées. Depuis 23 ans, la Société a versé 6,7 milliards $ en indemnités à près de 712 000 accidentés de la route.

En raison de la qualité des services qu'elle tient à offrir à sa clientèle, la Société investit dans différents programmes de réadaptation afin de réduire les conséquences des préjudices corporels subis par les victimes.

Au-delà des indemnités versées, la qualité des services offerts aux personnes accidentées demeure une préoccupation omniprésente.

La promotion de la sécurité routière

Du côté de la promotion de la sécurité routière, un grand nombre d'activités ont été réalisées par la Société, particulièrement depuis le milieu des années 1980. Les choix de stratégies se fondent essentiellement sur l'analyse du bilan routier, de façon à identifier les comportements dangereux et les segments de la population à cibler. C'est ainsi que l'alcool au volant, la vitesse excessive, la ceinture de sécurité et les sièges d'auto pour enfants ont largement fait l'objet d'activités de sensibilisation et d'éducation auprès de la population.

La Société a également adopté une approche mixte, jumelant ses activités de sensibilisation à des activités de contrôle (surveillance policière intensive et interventions du contrôle routier). En effet, tout comme la législation et la promotion, le contrôle constitue un élément important de toute stratégie en sécurité routière. Ces activités assurent l'application des diverses dispositions légales et réglementaires sur la route et viennent appuyer les efforts de sensibilisation et d'éducation à la conduite sécuritaire.

La sécurité routière est une responsabilité partagée par différents acteurs. De fait, l'amélioration du bilan routier (voir le bilan des vingt dernières années à l'annexe 1) passe par la mise en place d'une diversité de moyens et par l'engagement de tous les partenaires concernés par la sécurité routière. Cette approche intégrée est d'ailleurs la voie privilégiée par la Société, comme en fait foi la ***Politique de sécurité dans les transports – volet routier*** élaborée conjointement avec le ministère des Transports.

La gestion et la perception des droits d'accès au réseau routier québécois

Depuis 1982, l'accès au réseau routier est géré par la Société de l'assurance automobile. Conformément aux mandats qui lui sont dévolus par la loi, la Société doit s'assurer que les personnes qui désirent obtenir un permis de conduire possèdent les connaissances et habiletés nécessaires pour conduire un véhicule sur la voie publique.

En plus de la délivrance du permis de conduire, elle a, sous sa responsabilité, la délivrance du certificat d'immatriculation. Ainsi, elle doit percevoir, au nom du gouvernement, les revenus de l'État liés aux droits, de même que les contributions d'assurance, qui sont à la base du financement du régime d'indemnisation.

Le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises

Depuis janvier 1991, la Société est responsable du contrôle du transport routier des personnes et des marchandises. Le 24 septembre 1999, le ministre des Transports a annoncé la création, au sein de la Société de l'assurance automobile, d'une agence autonome de service qui assure la responsabilité exclusive du contrôle du transport routier. La mise en place de cette nouvelle entité a été réalisée au cours du printemps 2000. En misant sur un mode de gestion par résultats, l'agence autonome de service devrait permettre d'optimiser les opérations de contrôle routier.

Au cours de l'année 2000, les opérations de contrôle ont été intensifiées et, avec l'arrivée de nouvelles ressources opérationnelles, des efforts encore plus importants seront consentis au contrôle des véhicules lourds et, plus spécifiquement, au contrôle de l'état mécanique, afin d'améliorer la protection du réseau routier et de permettre une meilleure sécurité du transport lourd sur les routes du Québec.

Conclusion

Dans l'exercice de chacun de ses mandats, la Société de l'assurance automobile porte une attention particulière aux besoins de sa clientèle. L'évolution de ses programmes cadres se fait en fonction de ces besoins. C'est dans cette perspective que s'inscrivent les travaux de la présente commission parlementaire.

Historique

Chapitre I

Le présent chapitre fait un bref historique des événements qui ont conduit à l'adoption d'un régime sans égard à la responsabilité en 1978.

Avant 1978, un régime basé sur la responsabilité

Le régime en vigueur avant 1978 était soumis aux règles générales de la responsabilité civile.

Or, établir la responsabilité d'un accident n'était pas toujours une mince affaire. Plus les enjeux étaient considérables et plus le débat était laborieux. La responsabilité était souvent difficile, voire impossible à établir. Les experts étaient appelés à la rescousse pour établir la preuve avec l'inconvénient important qui en découlait, soit des honoraires plutôt faramineux.

Une fois la responsabilité déterminée, il fallait évaluer la valeur monétaire des dommages. La réparation d'un dommage causé à autrui s'effectuait au moyen d'une somme d'argent variant en fonction de l'importance du préjudice subi et des conséquences qui en découlaient. Le montant déterminé avait un caractère essentiellement compensatoire. En effet, la réparation en droit civil excluait toute sanction punitive reliée au caractère ou à la gravité de l'acte commis. D'autres lois étaient là pour punir.

En principe, l'indemnité devait réparer la perte subie par la victime à cause du préjudice. Pour une réparation intégrale, il aurait fallu que l'indemnité permette à la victime de se retrouver exactement dans l'état où elle était avant l'accident. Toutefois, en raison de la nature du dommage lorsqu'il s'agissait d'un préjudice corporel, il était illusoire de croire que l'indemnité pouvait remettre dans sa condition antérieure la victime qui avait subi un préjudice majeur. C'est pourquoi une décision de la Cour suprême du Canada a remplacé le principe «de la réparation intégrale» par «une indemnité raisonnable et équitable pour les deux parties».

Pour déterminer une indemnité raisonnable et équitable, les éléments suivants devaient être considérés : la gravité du préjudice, les séquelles possibles, la perte de qualité de vie, l'âge de la victime, son espérance de vie, ses capacités physiques et intellectuelles, sa situation économique, son salaire avant l'accident, le métier qu'elle exerçait, sa condition sociale, ses aptitudes, ses responsabilités familiales, etc.

La fixation d'une indemnité pour un préjudice corporel était donc une opération considérable et très complexe. En fait, cette indemnité devait permettre à la victime de compenser les pertes économiques comme les pertes de revenus résultant de son incapacité à exercer son emploi, les frais médicaux et paramédicaux, etc. Elle devait également lui permettre de compenser les pertes dites « non économiques », comme la perte de qualité de vie qu'elle avait subie durant une période de sa vie et qui, dans certains cas, persistait sa vie durant.

Il était cependant plus facile de déterminer la perte économique lorsque les conséquences physiques étaient stabilisées. Si la victime demeurait avec des séquelles ou encore si elle subissait une rechute, la situation était encore plus aléatoire. En effet, si l'évolution des blessures avait des conséquences non prévisibles au moment du jugement et que celles-ci progressaient et engendraient une détérioration de la qualité de vie de la victime, celle-ci se retrouvait alors laissée pour compte. Si les délais étaient prescrits, sa condition ne pouvait être réévaluée.

C'est l'assureur qui était responsable envers les tiers des dommages causés par son assuré. En plus d'avoir à verser une indemnité à la victime, l'assureur se devait de défendre son client contre toute action en justice intentée contre lui.

Généralement, la victime s'adressait directement à l'assureur pour obtenir le paiement de son indemnité et ce, sans avoir à passer par le processus judiciaire. Sur réception de l'avis de sinistre, l'assureur entamait une enquête et prenait les dispositions nécessaires pour constituer le dossier de réclamation.

L'établissement de la part de responsabilité des conducteurs impliqués était essentiel pour que l'assureur puisse profiter de son droit de subrogation envers le tiers responsable. Plus les dommages étaient importants, plus nombreux étaient les intervenants. Un estimateur professionnel pouvait s'avérer nécessaire pour procéder à une nouvelle évaluation des dommages. Lorsque les réclamations portaient sur des préjudices corporels, des experts en sinistre indépendants prenaient alors l'enquête en mains. Si les conclusions étaient incertaines, on faisait appel aux avocats de l'assureur pour examiner tous les éléments de la réclamation. En cas de besoin, d'autres spécialistes participaient à l'étude, notamment des professionnels de la santé, pour faciliter la prise de décision.

Plus il y avait d'intervenants, plus le processus de négociation était long. Si les parties réussissaient à s'entendre, le paiement de l'indemnité se faisait rapidement. Par contre, si la victime était insatisfaite des résultats de sa requête, elle avait la possibilité de défendre sa cause devant le tribunal où s'entamait un processus long et coûteux dont les résultats étaient incertains. Une fois le jugement rendu, l'assureur avait le devoir de payer le montant fixé par le juge.

Démarche gouvernementale

La création d'un comité d'étude relatif à l'assurance automobile

Donc, au fil des années, on a pu constater que le système d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile basé sur la responsabilité avait un impact dramatique sur plusieurs victimes. En effet, plusieurs d'entre elles ne recevaient aucune indemnité. La responsabilité respective des conducteurs était souvent difficile, voire impossible à établir. Compte tenu des enjeux importants, ce système encourageait la recherche de la responsabilité de l'autre conducteur et ouvrait la porte à de longs et coûteux débats.

Devant les problèmes grandissants relativement au coût de plus en plus élevé de l'assurance automobile et devant l'insatisfaction marquée de la clientèle qui subissait les conséquences des actes de responsables peu ou pas solvables, le 5 mai 1971, le gouvernement de M. Robert Bourassa confia à un comité d'étude le soin d'examiner dans son ensemble les problèmes inhérents à l'assurance automobile.

Les travaux du Comité

Le Comité Gauvin était formé de cinq membres. Il avait pour mission de faire le point sur la situation de l'assurance automobile au Québec et de proposer une réforme qui améliorerait le sort des accidentés de la route. Voici les principales constatations du rapport :

- **Le régime avec responsabilité n'indemnise pas toutes les victimes.** Le Comité estime à 28 % les victimes qui ne touchent aucune indemnité pour les préjudices corporels subis.
- **La responsabilité est difficile à établir.** Plus les enjeux sont importants et plus les parties ont tendance à présenter des éléments alourdissant le processus judiciaire.
- **Le délai de règlement des sinistres est trop long.** Après un an, 42 % des réclamations portant sur les préjudices corporels ne sont pas réglées. Le délai de règlement augmente avec l'importance des montants réclamés : 69 % des causes sont réglées hors cour après un délai moyen de 450 jours, alors que celles qui se rendent au jugement ont un délai moyen de 725 jours.
- **Les dommages sont très mal compensés.** Le Comité conclut que les victimes ne sont pas toutes indemnisées et que, parmi celles qui le sont, les indemnités reçues ne correspondent pas aux pertes subies (40 % de la perte est non compensée).
- **Le régime avec responsabilité est très coûteux.** Non seulement le système basé sur la responsabilité indemnise mal les victimes, il est lent à le faire, mais il est aussi très coûteux. Le coût d'administration du régime d'assurance basé sur la responsabilité absorbe 38 % des sommes déboursées par l'ensemble des assurés, alors que celui d'un régime public oscille entre 17 et 18 %.

L'inefficacité évidente du système basé sur la responsabilité était donc établie. L'ensemble de ces faits a entraîné des recommandations précises.

Principales recommandations du Comité[1]

Dans le rapport déposé le 29 mars 1974, le Comité suggère l'adoption d'un régime sans égard à la responsabilité.

Il recommande, notamment, pour les blessures corporelles :

- l'abolition complète du droit de recours fondé sur la responsabilité ;
- l'obligation d'une assurance de base pour tous les véhicules immatriculés, couvrant toute personne impliquée dans un accident au Québec ou ailleurs ;
- le paiement d'indemnités indexées remplaçant la perte économique.

Il recommande également l'abolition du droit de recours pour les dommages matériels contre un tiers responsable. Finalement, il recommande une série de mesures devant être mises en application par les compagnies d'assurances pour administrer le nouveau régime sans égard à la responsabilité. Si les compagnies ne peuvent s'y conformer intégralement, il recommande que l'administration du régime soit confiée à une régie d'État.

La mise en place du nouveau régime[2]

La population a très bien accueilli les propositions contenues dans le rapport Gauvin. La plupart des médias se sont montrés favorables aux propositions de réformes. Les associations de consommateurs, de leur côté, étaient principalement en faveur de l'étatisation du régime d'assurance automobile. Cependant, la réaction des courtiers d'assurance automobile fut très négative. Ils désapprouvaient complètement l'idée d'étatisation du régime. Les syndicats ont, pour leur part, contesté le rapport Gauvin à qui ils reprochaient de ne pas étatiser complètement l'assurance automobile. Quant au Barreau du Québec, il s'est montré très réservé dans ses commentaires.

Le gouvernement décide alors de procéder à différentes analyses permettant d'évaluer la réforme proposée. Quelques temps après, le rapport fut définitivement écarté par le ministre de Consommateurs, Coopératives et Institutions financières. C'est en décembre 1975, que le gouvernement annonçait sa décision de reporter à une session ultérieure l'adoption d'une loi visant la réforme de l'assurance automobile.

Le 27 octobre 1976, à la veille d'une élection, M. René Lévesque annonçait que, si son parti était porté au pouvoir, il créerait une régie de l'assurance automobile et un nouveau régime d'assurance automobile prendrait place. Ce dernier s'appuierait en grande partie sur les recommandations du rapport Gauvin rendu public en 1974.

À son arrivée au pouvoir le 15 novembre 1976, le gouvernement du Parti québécois a nommé Mme Lise Payette ministre des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières. Elle héritait ainsi du dossier de l'assurance automobile.

En décembre 1976, un comité de travail fut formé pour faire le point sur les travaux du gouvernement antérieur et proposer une nouvelle politique gouvernementale sur le sujet.

Le 21 juin 1977, Mme Payette déposait à l'Assemblée nationale un premier projet de loi (nº 49) intitulé «Loi constituant la Régie de l'assurance automobile du Québec». Un second projet (nº 67), intitulé «Loi sur l'assurance automobile» fut déposé le 19 août 1977.

La commission parlementaire chargée d'étudier le projet de loi 67 a siégé entre le 27 septembre et le 15 décembre 1977. Elle a étudié 26 mémoires, et le projet de loi 67 a été adopté par l'Assemblée nationale le 22 décembre 1977.

La Loi sur l'assurance automobile est entrée en vigueur le 1er mars 1978.

Depuis, les indemnités prévues à la loi tiennent lieu de tous les droits et recours résultant d'un accident d'automobile et aucune action ne peut être reçue en justice.

1. Les principales recommandations du Comité sont extraites de la publication de M. Claude Belleau, *L'assurance automobile sans égard à la responsabilité*, p. 66 à 80

2. Inspiré de la publication de M. Claude Belleau, *L'assurance automobile sans égard à la responsabilité*, p. 66 à 80

Pour compléter la protection offerte par le régime, le propriétaire d'un véhicule a l'obligation d'acquérir une assurance de responsabilité d'au moins 50 000 $ pour couvrir les préjudices matériels causés à autrui, ainsi que les préjudices corporels qu'il peut causer en circulant ailleurs qu'au Québec.

Pour indemniser les victimes de la route, la Société de l'assurance automobile perçoit une prime sur la délivrance du permis de conduire ainsi que sur la délivrance du certificat d'immatriculation des véhicules routiers.

Après plus de vingt ans, nous pouvons apprécier de façon indéniable les bienfaits qu'un tel régime a apportés à notre société. Ce régime sans égard à la responsabilité a permis aux victimes d'un accident d'automobile d'obtenir un appui financier immédiat pour combler les pertes économiques et ce, tant et aussi longtemps qu'elles ne sont pas aptes à retourner à leurs activités régulières ou sur le marché du travail.

La grande satisfaction de la majorité des Québécois tient au fait qu'ils n'ont plus à s'inquiéter, car ils ont la certitude d'être protégés en cas d'accident d'automobile.

Comment le régime est-il financé ?

Les sources de financement

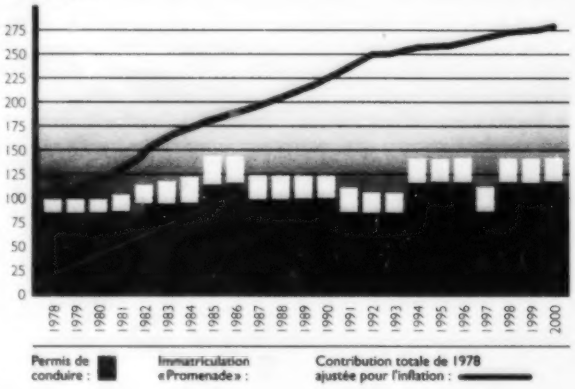
Les contributions d'assurance perçues par l'entremise du permis de conduire et de l'immatriculation constituent la principale source de financement du régime administré par la Société. Elles atteignaient 610 millions de dollars en 1999, soit près de 70 % des dépenses attribuées aux accidents de cette même année. La majeure partie du solde du financement permettant à la Société de boucler le budget annuel du régime est constituée de revenus de placement.

Les surplus financiers accumulés par la Société proviennent essentiellement de la conjugaison d'une situation économique favorable et d'une gestion responsable du régime. Un tel contexte, complété par un bilan routier amélioré, profite directement aux propriétaires de véhicules et titulaires de permis de conduire du Québec par le maintien des contributions d'assurance à un niveau minimal.

Des contributions d'assurance qui n'ont pas augmenté depuis 1985...

Le tableau suivant présente l'évolution de la contribution d'assurance exigée d'un conducteur, propriétaire d'un véhicule de promenade. La ligne noire indique ce que serait cette contribution si elle avait été indexée au coût de la vie.

Évolution des contribution d'assurance 1978-1999



En 2001, cette contribution annuelle s'élève à 142 $ (incluant taxe).

Si la contribution de 1978 avait été indexée annuellement, la Société exigerait maintenant 277 $.

Sans les revenus de placement provenant des excédents et les gains supplémentaires sur les autres actifs investis, c'est environ 200 $ que la Société exigerait.

Ce qui revient à l'accidenté

Au Québec, pour chaque dollar consacré au régime d'assurance, environ 88 cents sont versés en indemnités et 12 cents en frais d'administration, ce qui en fait le système d'assurance le moins coûteux et le plus avantageux en Amérique du Nord. Dans les provinces et pays où un droit de poursuite devant les tribunaux existe, ce sont 64 cents par dollar de prime perçue qui reviennent à l'accidenté.

La tarification

La tarification en vigueur à la Société s'appuie sur les orientations retenues au moment de la création du régime public d'assurance. Lorsque comparée aux systèmes privés, cette tarification apparaît comme étant relativement simple.

Ainsi, les contributions d'assurance exigées sur l'immatriculation dépendent essentiellement de la catégorie du véhicule et de son usage. Pour les véhicules de promenade, soit près de 75 % des véhicules en circulation, la contribution d'assurance est identique (117 $ par année incluant taxe).

Par ailleurs, les contributions d'assurance liées au permis de conduire sont calculées en fonction des points d'inaptitude et des révocations ou suspensions inscrits au dossier du conducteur. Le tableau suivant résume la contribution exigée annuellement depuis 1992.

Contribution d'assurance
Permis de conduire

Points d'inaptitude au cours des 2 dernières années	Contribution d'assurance (incluant taxe)
0,1,2,3	25,00 $
4,5,6,7	50,00 $
8,9,10,11	87,00 $
12,13,14	143,00 $
15 ou plus	199,00 $

Révocations et suspensions au cours des 5 dernières années	Contribution d'assurance (incluant taxe)
1	300,00 $
2	350,00 $
3 ou plus	400,00 $

Par opposition, la tarification des systèmes privés d'assurance repose, en général, sur un ensemble de critères comme l'âge, le sexe, l'occupation, le kilométrage annuel, le dossier d'accident, les marques et modèles des véhicules.

La solidité financière du régime

Dans le but d'équilibrer les ressources financières du régime de façon optimale, la Société s'est donné une politique de financement. Cette politique est orientée vers un objectif fondamental de pleine capitalisation visant à garantir le paiement de toutes les indemnités présentes et futures auxquelles les victimes ont droit.

En accord avec cet objectif de sécurité financière, le placement des sommes déposées par la Société à la Caisse de dépôt et placement du Québec est fait depuis 1997 par le truchement d'un fonds particulier et en fonction des balises établies dans la politique de placement propre à la Société. Ces nouvelles orientations visant une répartition de l'actif mieux adaptée aux caractéristiques du régime d'assurance permettent à la Société de profiter davantage de la performance de l'économie.

Le concept d'assurance
Sans égard à la responsabilité

Chapitre 2

L'idée d'un concept d'assurance sans égard à la responsabilité comme fondement de l'indemnisation n'est pas l'objet d'une réflexion récente. En effet, c'est en 1932 qu'un comité d'étude formé de quatorze experts en droit et en assurance le «Columbia University Council for Research in the Social Sciences » a émis la conclusion que seul un régime modelé sur les régimes d'accidents du travail, c'est-à-dire un régime sans égard à la responsabilité, saurait répondre adéquatement aux besoins relatifs à l'indemnisation des victimes de la route. Ce concept a été la source d'inspiration de nombreuses études, dont celle du Comité d'étude Gauvin.

Rappelons-nous la situation qui prévalait avant l'entrée en vigueur du régime en 1978. Le sort réservé aux victimes de la route était loin d'être enviable.

- Le processus d'indemnisation était alourdi.
- L'indemnisation était incertaine.
- Le soutien pour les personnes à charge n'était pas assuré.
- Le système était coûteux.
- La compensation était fonction du degré de responsabilité.
- Les frais judiciaires étaient très élevés.
- Les conséquences étaient importantes pour les moins bien nantis.
- La personne responsable devait être solvable.
- Les délais moyens de règlement étaient de 2 à 10 ans.
- Le montant de l'indemnité pouvait être inéquitable par rapport au préjudice subi.
- Par ricochet, de nouvelles victimes étaient créées puisque la personne responsable devait être soutenue par ses proches.

Pourquoi le législateur a-t-il privilégié un régime sans égard à la responsabilité ?

Un tel régime présente plusieurs avantages incontestables par rapport au système de droit commun et ce, pour la simple raison qu'on oublie complètement la responsabilité pour ne s'attarder qu'à la qualité de l'indemnisation des victimes. C'est ce qui confère au régime les caractéristiques suivantes :

- **Simplicité**

  Il suffit d'établir un lien entre le préjudice corporel et l'accident pour que la victime soit indemnisée.

- **Équité**

  Tous sont certains d'être indemnisés sans tracas, quel que soit le degré de responsabilité ou de solvabilité des parties.

- **Efficacité**

  L'efficacité du régime que les Québécois se sont donné est attestée par différentes études. Les victimes sont prises en charge de plus en plus rapidement : le délai moyen observé pour le premier paiement est de moins de 22 jours. Les personnes accidentées ont accès à différents programmes de réadaptation et elles sont indemnisées en cas de rechute. Le régime soutient les personnes à charge. Si une personne est en désaccord avec une décision rendue par la Société, elle peut en demander la révision. Si la nouvelle décision rendue par la Direction de la révision ne la satisfait pas, la personne accidentée peut la contester devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ).

- **Souplesse**

  L'administration du régime par l'État permet d'adapter la couverture en fonction des besoins de la population.

Finalement, le régime est :

- **Peu coûteux**

  D'une part, les longs débats judiciaires aux résultats aléatoires sont inexistants. D'autre part, pour la majorité des conducteurs et propriétaires d'un véhicule de promenade, la contribution d'assurance annuelle s'élève à 142 $, soit 117 $ sur l'immatriculation et 25 $ sur le permis de conduire.

Ouverture au droit de poursuite

L'impossibilité d'intenter une poursuite contre un tiers responsable, en excédant des indemnités versées par la Société, suscite beaucoup de controverses. En effet, certaines personnes proposent :

- qu'il soit possible de poursuivre devant les tribunaux ;
- que la Société soit dotée d'un recours subrogatoire contre le tiers responsable jusqu'à concurrence des indemnités versées aux victimes.

Jusqu'à maintenant, pour les raisons déjà indiquées, le gouvernement s'est refusé à permettre tout droit de poursuite. Cette position tient au fait qu'une telle ouverture peut conduire à un glissement susceptible de remettre en cause le principe même du régime que les Québécois se sont donné collectivement en 1978.

Actuellement, certains proposent d'ouvrir un droit de poursuite pour l'excédent des indemnités versées par la Société, non seulement contre les «criminels de la route», mais également contre les manufacturiers de véhicules automobiles, lorsqu'un accident survient à la suite d'un défaut de fabrication. On va même jusqu'à revendiquer la possibilité de poursuivre le gouvernement pour les accidents qui sont en relation avec les infrastructures de transport routier.

Si l'on s'en tient à l'alcool au volant, on doit considérer les éléments suivants :

- Peu de conducteurs fautifs sont solvables

  L'analyse des dossiers d'indemnisation de la Société démontre que seulement 2 % des conducteurs condamnés pour alcool au volant gagnent plus de 50 000 $ par année.

- Des frais supplémentaires en résulteraient

  Les conducteurs québécois seraient incités à prendre une assurance supplémentaire de crainte d'être poursuivis en justice.

- Le soutien financier des personnes à charge ne serait plus assuré

  Les conjoints et enfants des conducteurs reconnus responsables ne recevraient aucune indemnité alors qu'ils ne sont pas responsables de quoi que ce soit.

- Les délais d'indemnisation seraient prolongés

  Après l'accident, il faudrait tenir un procès pour déterminer la part de responsabilité du conducteur ayant conduit en état d'ébriété. La Société devrait retarder l'indemnisation pour s'assurer qu'elle n'indemnise pas une personne responsable.

- Les procédures seraient coûteuses

  Une étude récente réalisée par la Révision de la justice civile en Ontario évalue, en moyenne, à 38 000 $ les honoraires d'avocat découlant d'une cause type, sans compter les frais judiciaires et les frais d'experts.

En outre, une telle ouverture implique la possibilité d'un glissement. Pourrions-nous poursuivre :

- celui qui ne respecte pas le Code de la sécurité routière (arrêt obligatoire, feux de circulation, circulation sur des voies réservées, vitesse supérieure à la limite permise, etc.) ;
- celui qui se laisse distraire par un panneau publicitaire ou par son téléphone cellulaire et qui cause un accident ;
- celui qui, consciemment, néglige l'entretien mécanique de son véhicule ;
- celui qui est fatigué et qui poursuit sa route tout en sachant qu'il risque de s'endormir au volant.

Des pressions de toutes parts sont à prévoir pour y inclure ces «autres conducteurs».

Or, lorsque les Québécois se sont donné un régime d'assurance automobile sans égard à la responsabilité, n'était-ce pas pour ne plus vivre avec le sentiment d'insécurité qui découle du risque d'être poursuivi ? Cette question mérite réflexion.

La couverture offerte
Par le régime québécois

Chapitre 3

La grande satisfaction de la majorité des Québécois nous démontre l'efficacité du régime actuel. Celle-ci repose principalement sur le fait d'avoir la certitude d'être indemnisé en cas d'accident d'automobile.

Outre le fait d'apporter un soutien à la population québécoise, ce régime a eu pour effet d'éliminer les procès devant les tribunaux de droit commun et, ainsi, d'abaisser de façon importante les coûts du règlement des sinistres en matière d'accident d'automobile.

Une assurance avantageuse

Le régime d'assurance automobile indemnise tous les Québécois pour les dommages corporels résultant d'un accident d'automobile, que celui-ci survienne sur les routes du Québec ou à l'étranger. Les indemnités versées tiennent lieu de tous les droits et recours et aucune action ne peut être reçue en justice.

La Société de l'assurance automobile vise à compenser par des indemnités les pertes économiques réelles ou potentielles occasionnées par l'accident, jusqu'à concurrence des montants maximums prévus par la loi.

Elle vise aussi à compenser les pertes non économiques, comme la perte de qualité de vie qui est consécutive à l'accident.

La Société peut également prendre les mesures nécessaires pour contribuer à la réadaptation d'une personne accidentée afin de faciliter la reprise de ses activités quotidiennes et son retour sur le marché du travail.

Qui est protégé ?

Si l'accident survient au Québec

Tous les résidents du Québec qui sont victimes d'un accident d'automobile sont couverts par le régime pour les préjudices corporels consécutifs à cet événement et ce, sans égard à la responsabilité.

Le non-résident qui est propriétaire, conducteur ou passager d'une automobile immatriculée au Québec est également indemnisé lorsque celle-ci est impliquée dans un accident.

Si l'accident survient à l'extérieur du Québec

Tous les Québécois responsables ou non d'un accident qui survient ailleurs qu'au Québec sont indemnisés par le régime québécois, mais sont susceptibles d'être poursuivis devant les tribunaux du lieu de l'accident pour les préjudices corporels et matériels causés à autrui.

De quelle manière ?

Depuis son instauration, le régime québécois a poursuivi un processus évolutif visant l'amélioration constante de la qualité des services offerts à sa clientèle.

Il a fait l'objet d'améliorations et de bonifications importantes découlant du souci constant de mieux servir la clientèle en adaptant le régime aux besoins des accidentés et à l'évolution de notre société.

Par ailleurs, le Régime comporte cetaines exclusions.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Quels types d'accident sont exclus du régime ?

Une personne blessée n'a droit à aucune indemnité dans les cas suivants :

- Un accident survenu lors d'une compétition, d'une course ou d'un spectacle d'automobiles sur un parcours ou un terrain fermé à la circulation, que la personne soit conducteur, passager ou spectateur.

- Un accident de motoneige ou de véhicule hors route, sauf s'il y a eu collision avec un véhicule en mouvement qui n'est pas exclus du régime (ex. : collision d'une motoneige avec une automobile).

- Un accident survenu en dehors du chemin public, au cours duquel des blessures sont causées par un véhicule d'équipement, une remorque ou un tracteur de ferme, sauf s'il y a eu collision avec un véhicule qui n'est pas exclus du régime (ex. : collision d'un tracteur avec une automobile).

- Des blessures causées par un appareil pouvant fonctionner indépendamment du véhicule quand celui-ci est immobilisé (ex. : échelle de camion d'incendie).

Dans les trois derniers cas, les propriétaires des véhicules et des équipements concernés doivent, pour être protégés, contracter une assurance appropriée d'une compagnie privée pour couvrir les dommages corporels et matériels pouvant être causés par ces véhicules à autrui ou à eux-mêmes.

Indemnités versées aux victimes de la route

L'indemnité de remplacement du revenu

Cette indemnité vise à compenser la perte de revenu réel ou potentiel d'une personne qui est incapable de travailler à la suite d'un accident d'automobile. Elle est versée durant l'incapacité à l'exception des sept premiers jours suivant l'accident. Le montant de l'indemnité de remplacement du revenu dépend de l'occupation de la personne au moment de l'accident.

Cependant, à compter de la 181e journée après l'accident, les personnes sans emploi, mais capables de travailler ou n'occupant qu'un emploi à temps partiel ou temporaire au moment de l'accident, voient la perte de leur revenu potentiel remboursée en fonction d'un emploi qu'elles seraient en mesure d'exercer. Pour déterminer cet emploi, la Société tient compte de la formation, de l'expérience et des capacités physiques et intellectuelles de la personne accidentée, à la date de l'accident.

Dans le cas des personnes sans emploi, mais capables de travailler, elles ne reçoivent aucune indemnité de remplacement du revenu si leur incapacité ne persiste pas après les 180 jours suivant l'accident.

Pour l'année 2001
90 % du revenu net
(revenu brut annuel max. 51 500 $)

Indemnité pour perte d'emploi

Si la personne accidentée perd son emploi en raison de l'accident et qu'elle est redevenue capable de l'exercer, la Société peut prolonger l'indemnité de remplacement du revenu pour une durée maximale d'un an afin de lui assurer un soutien financier pendant sa recherche d'emploi. Toutefois, cette prolongation ne s'applique pas si la personne accidentée occupait un emploi temporaire au moment de l'accident.

Indemnité forfaitaire pour la perte d'une année scolaire ou d'une session d'études

Une indemnité forfaitaire peut être versée à l'étudiant si, en raison des préjudices corporels reliés à l'accident, il ne peut poursuivre ses études et qu'il subit un retard dans celles-ci. Après la date prévue de la fin des études, l'indemnité de remplacement du revenu est calculée à partir de la rémunération moyenne des travailleurs du Québec pour l'année en cours (31 092 $ pour l'année 2001).

Pour l'année 2001
3 836 $ par année scolaire ratée au primaire ;
7 034 $ par année scolaire ratée au secondaire ;
7 034 $ par session ratée (post-secondaire)
pour un maximum de **14 069 $** par année.

Indemnité forfaitaire pour les inconvénients comme la perte de jouissance de la vie, la souffrance psychique et la douleur

Les préjudices corporels subis dans un accident d'automobile peuvent entraîner de la douleur, de la souffrance psychique, des difficultés à réaliser certaines activités et, ainsi, affecter la qualité de vie de la personne accidentée. À cet effet, la Société de l'assurance automobile peut verser à la victime une indemnité forfaitaire pour les préjudices non pécuniaires appelés aussi indemnité pour perte de qualité de vie.

Le montant de l'indemnité varie en fonction de la gravité des atteintes et de leurs conséquences.

Pour les accidents survenus depuis le 1er janvier 2001
Maximum **179 375 $**

Indemnité pour favoriser la réadaptation des victimes

La Société peut prendre certaines mesures pour contribuer à la réadaptation d'une personne accidentée afin de faciliter la reprise de ses activités quotidiennes et son retour sur le marché du travail. Ainsi, lorsqu'elle le juge essentiel pour la réadaptation des victimes, elle peut, à titre d'exemple, rembourser les frais d'adaptation d'un véhicule ou d'une résidence, ainsi que les frais de formation ou de réinsertion dans un emploi.

Indemnité pour frais de garde

Cette indemnité est versée à la personne accidentée dont l'occupation principale était de prendre soin, sans rémunération, d'enfants de moins de 16 ans ou de personnes invalides. La personne doit être sans emploi ou occuper un emploi à temps partiel au moment de l'accident pour avoir droit à cette indemnité. Le montant de l'indemnité varie en fonction du nombre d'enfants ou de personnes invalides dont elle prend soin.

Pour l'année 2001
319 $ pour une personne / semaine
359 $ pour deux personnes / semaine
396 $ pour trois personnes / semaine
436 $ pour quatre personnes et plus / semaine

Quels types d'accident sont exclus du régime ?

Une personne blessée n'a droit à aucune indemnité dans les cas suivants :

- Un accident survenu lors d'une compétition, d'une course ou d'un spectacle d'automobiles sur un parcours ou un terrain fermé à la circulation, que la personne soit conducteur, passager ou spectateur.

- Un accident de motoneige ou de véhicule hors route, sauf s'il y a eu collision avec un véhicule en mouvement qui n'est pas exclus du régime (ex. : collision d'une motoneige avec une automobile).

- Un accident survenu en dehors du chemin public, au cours duquel des blessures sont causées par un véhicule d'équipement, une remorque ou un tracteur de ferme, sauf s'il y a eu collision avec un véhicule qui n'est pas exclus du régime (ex. : collision d'un tracteur avec une automobile).

- Des blessures causées par un appareil pouvant fonctionner indépendamment du véhicule quand celui-ci est immobilisé (ex. : échelle de camion d'incendie).

Dans les trois derniers cas, les propriétaires des véhicules et des équipements concernés doivent, pour être protégés, contracter une assurance appropriée d'une compagnie privée pour couvrir les dommages corporels et matériels pouvant être causés par ces véhicules à autrui ou à eux-mêmes.

Indemnités versées aux victimes de la route

L'indemnité de remplacement du revenu

Cette indemnité vise à compenser la perte de revenu réel ou potentiel d'une personne qui est incapable de travailler à la suite d'un accident d'automobile. Elle est versée durant l'incapacité à l'exception des sept premiers jours suivant l'accident. Le montant de l'indemnité de remplacement du revenu dépend de l'occupation de la personne au moment de l'accident.

Cependant, à compter de la 181e journée après l'accident, les personnes sans emploi, mais capables de travailler ou n'occupant qu'un emploi à temps partiel ou temporaire au moment de l'accident, voient la perte de leur revenu potentiel remboursée en fonction d'un emploi qu'elles seraient en mesure d'exercer. Pour déterminer cet emploi, la Société tient compte de la formation, de l'expérience et des capacités physiques et intellectuelles de la personne accidentée, à la date de l'accident.

Dans le cas des personnes sans emploi, mais capables de travailler, elles ne reçoivent aucune indemnité de remplacement du revenu si leur incapacité ne persiste pas après les 180 jours suivant l'accident.

Pour l'année 2001
90 % du revenu net
(revenu brut annuel max. 51 500 $)

Indemnité pour perte d'emploi

Si la personne accidentée perd son emploi en raison de l'accident et qu'elle est redevenue capable de l'exercer, la Société peut prolonger l'indemnité de remplacement du revenu pour une durée maximale d'un an afin de lui assurer un soutien financier pendant sa recherche d'emploi. Toutefois, cette prolongation ne s'applique pas si la personne accidentée occupait un emploi temporaire au moment de l'accident.

Indemnité forfaitaire pour la perte d'une année scolaire ou d'une session d'études

Une indemnité forfaitaire peut être versée à l'étudiant si, en raison des préjudices corporels reliés à l'accident, il ne peut poursuivre ses études et qu'il subit un retard dans celles-ci. Après la date prévue de la fin des études, l'indemnité de remplacement du revenu est calculée à partir de la rémunération moyenne des travailleurs du Québec pour l'année en cours (31 092 $ pour l'année 2001).

Pour l'année 2001
3 836 $ par année scolaire ratée au primaire ;
7 034 $ par année scolaire ratée au secondaire ;
7 034 $ par session ratée (post-secondaire)
pour un maximum de 14 069 $ par année.

Indemnité forfaitaire pour les inconvénients comme la perte de jouissance de la vie, la souffrance psychique et la douleur

Les préjudices corporels subis dans un accident d'automobile peuvent entraîner de la douleur, de la souffrance psychique, des difficultés à réaliser certaines activités et, ainsi, affecter la qualité de vie de la personne accidentée. À cet effet, la Société de l'assurance automobile peut verser à la victime une indemnité forfaitaire pour les préjudices non pécuniaires appelés aussi indemnité pour perte de qualité de vie.

Le montant de l'indemnité varie en fonction de la gravité des atteintes et de leurs conséquences.

Pour les accidents survenus
depuis le 1er janvier 2001
Maximum 179 375 $

Indemnité pour favoriser la réadaptation des victimes

La Société peut prendre certaines mesures pour contribuer à la réadaptation d'une personne accidentée afin de faciliter la reprise de ses activités quotidiennes et son retour sur le marché du travail. Ainsi, lorsqu'elle le juge essentiel pour la réadaptation des victimes, elle peut, à titre d'exemple, rembourser les frais d'adaptation d'un véhicule ou d'une résidence, ainsi que les frais de formation ou de réinsertion dans un emploi.

Indemnité pour frais de garde

Cette indemnité est versée à la personne accidentée dont l'occupation principale était de prendre soin, sans rémunération, d'enfants de moins de 16 ans ou de personnes invalides. La personne doit être sans emploi ou occuper un emploi à temps partiel au moment de l'accident pour avoir droit à cette indemnité. Le montant de l'indemnité varie en fonction du nombre d'enfants ou de personnes invalides dont elle prend soin.

Pour l'année 2001
319 $ pour une personne / semaine
359 $ pour deux personnes / semaine
396 $ pour trois personnes / semaine
436 $ pour quatre personnes et plus / semaine

Indemnité de décès

Des indemnités forfaitaires sont versées au conjoint et aux personnes à la charge de la victime qui décède des suites d'un accident d'automobile.

Indemnité pour le conjoint

Indemnité forfaitaire basée sur l'âge et sur le revenu.

Pour l'année 2001
Minimum 51 155 $
Maximum 257 500 $

Indemnité pour les autres personnes à charge

Montant forfaitaire établi en fonction de leur âge au moment du décès de la victime.

Pour l'année 2001
Montant forfaitaire minimum 24 297 $
Montant forfaitaire maximum 44 761 $

Indemnité dans le cas où une personne à charge est invalide

Indemnité versée lorsqu'une personne à charge, autre que le conjoint, est invalide à la date du décès de la victime.

Pour l'année 2001
Montant forfaitaire additionnel 21 101 $

Indemnité dans le cas où il n'y a aucune personne à charge

Indemnité forfaitaire versée au père et à la mère ou à la succession.

Pour les accidents survenus depuis le 1er janvier 2001
Montant forfaitaire de 41 000 $

Indemnité pour frais funéraires

Pour l'année 2001
Montant forfaitaire versé 3 836 $

Remboursement de certains frais

La plupart des frais médicaux ou paramédicaux engagés qui ont été occasionnés par l'accident sont également remboursés, sauf s'ils sont déjà couverts par un autre régime de sécurité sociale. Selon certaines conditions, les frais suivants son remboursés :

Les frais de garde

Les frais de garde peuvent être remboursés à la personne qui devient incapable de prendre soin d'enfants de moins de 16 ans ou de personnes invalides, en raison d'un accident d'automobile. Cependant, celle-ci ne doit pas déjà recevoir l'indemnité de frais de garde.

Pour l'année 2001
98 $ pour une personne / semaine
128 $ pour deux personnes / semaine
161 $ pour trois personnes / semaine
192 $ pour quatre personnes et plus / semaine

Les frais d'aide personnelle à domicile

Une victime qui, en raison de l'accident, est dans un état physique ou psychique qui nécessite la présence d'une personne auprès d'elle, a droit au remboursement des frais qu'elle engage pour une aide personnelle à domicile.

Pour l'année 2001
Montant maximum 640 $ / semaine

- Le coût de remplacement de la main-d'œuvre dans une entreprise familiale

  La victime qui travaille sans rémunération dans une entreprise familiale et qui est incapable d'exercer ses fonctions habituelles a droit au remboursement des frais qu'elle engage pour la remplacer.

  Pour l'année 2001
  Maximum 639 $ / semaine
  durant les 180 premiers jours

- Le remboursement des frais pour obtenir des soins médicaux ou paramédicaux et des frais de déplacement et de séjour en vue de recevoir ces soins

  Pour l'année 2001
  Honoraires professionnels
  (entre 26 $ et 65 $ / traitement)
  Rapport médical (maximun 25 $)

- L'achat de lunettes, prothèses ou orthèses

  Pour l'année 2001
  - Lunettes (maximum 100 $ pour les montures et le coût réel pour les verres)
  - Prothèses dentaires, oculaires et capillaires, orthèses, etc. (sur présentation de factures ou reçus, selon le maximum prévu par règlement)

- Les frais occasionnés pour accompagner une victime qui doit recevoir des soins ou qui se présente à un examen requis par la Société

  La personne qui accompagne ou qui doit être présente auprès d'une victime dont l'état physique ou psychique, ou l'âge le requiert, lorsque celle-ci doit recevoir des soins médicaux ou paramédicaux, a droit, dans les cas et aux conditions prescrites par règlement, de recevoir une allocation de disponibilité.

  Pour l'année 2001
  - Maximum de 35 $ pour une disponibilité de 4 heures ou moins
  - Maximum de 70 $ pour une disponibilité de plus de 4 heures

- Les frais de transport par ambulance

- Le remboursement de vêtements endommagés portés lors de l'accident

  Pour l'année 2001
  - Maximum 400 $ pour un nettoyage, réparation ou remplacement de vêtements
  - Maximum 1 000 $ lorsqu'il s'agit de vêtement de cuir ou d'un casque protecteur lors d'un accident de motocyclette.

- L'achat de médicaments

  Pour l'année 2001
  Sur présentation de factures ou reçus

Indemnité de décès

Des indemnités forfaitaires sont versées au conjoint et aux personnes à la charge de la victime qui décède des suites d'un accident d'automobile.

- Indemnité pour le conjoint

  Indemnité forfaitaire basée sur l'âge et sur le revenu.

  Pour l'année 2001
  Minimum 51 155 $
  Maximum 257 500 $

- Indemnité pour les autres personnes à charge

  Montant forfaitaire établi en fonction de leur âge au moment du décès de la victime.

  Pour l'année 2001
  Montant forfaitaire minimum 24 297 $
  Montant forfaitaire maximum 44 761 $

- Indemnité dans le cas où une personne à charge est invalide

  Indemnité versée lorsqu'une personne à charge, autre que le conjoint, est invalide à la date du décès de la victime.

  Pour l'année 2001
  Montant forfaitaire additionnel 21 101 $

- Indemnité dans le cas où il n'y a aucune personne à charge

  Indemnité forfaitaire versée au père et à la mère ou à la succession.

  Pour les accidents survenus depuis le 1er janvier 2001
  Montant forfaitaire de 41 000 $

Indemnité pour frais funéraires

Pour l'année 2001
Montant forfaitaire versé 3 836 $

Remboursement de certains frais

La plupart des frais médicaux ou paramédicaux engagés qui ont été occasionnés par l'accident sont également remboursés, sauf s'ils sont déjà couverts par un autre régime de sécurité sociale. Selon certaines conditions, les frais suivants son remboursés :

- Les frais de garde

  Les frais de garde peuvent être remboursés à la personne qui devient incapable de prendre soin d'enfants de moins de 16 ans ou de personnes invalides, en raison d'un accident d'automobile. Cependant, celle-ci ne doit pas déjà recevoir l'indemnité de frais de garde.

  Pour l'année 2001
  98 $ pour une personne / semaine
  128 $ pour deux personnes / semaine
  161 $ pour trois personnes / semaine
  192 $ pour quatre personnes et plus / semaine

- Les frais d'aide personnelle à domicile

  Une victime qui, en raison de l'accident, est dans un état physique ou psychique qui nécessite la présence d'une personne auprès d'elle, a droit au remboursement des frais qu'elle engage pour une aide personnelle à domicile.

  Pour l'année 2001
  Montant maximum 640 $ / semaine

- Le coût de remplacement de la main-d'œuvre dans une entreprise familiale

  La victime qui travaille sans rémunération dans une entreprise familiale et qui est incapable d'exercer ses fonctions habituelles a droit au remboursement des frais qu'elle engage pour la remplacer.

  Pour l'année 2001
  Maximum 639 $ / semaine
  durant les 180 premiers jours

- Le remboursement des frais pour obtenir des soins médicaux ou paramédicaux et des frais de déplacement et de séjour en vue de recevoir ces soins

  Pour l'année 2001
  Honoraires professionnels
  (entre 26 $ et 65 $ / traitement)
  Rapport médical (maximun 25 $)

- L'achat de lunettes, prothèses ou orthèses

  Pour l'année 2001
  - Lunettes (maximum 100 $ pour les montures et le coût réel pour les verres)
  - Prothèses dentaires, oculaires et capillaires, orthèses, etc. (sur présentation de factures ou reçus, selon le maximum prévu par règlement)

- Les frais occasionnés pour accompagner une victime qui doit recevoir des soins ou qui se présente à un examen requis par la Société

  La personne qui accompagne ou qui doit être présente auprès d'une victime dont l'état physique ou psychique, ou l'âge le requiert, lorsque celle-ci doit recevoir des soins médicaux ou paramédicaux, a droit, dans les cas et aux conditions prescrites par règlement, de recevoir une allocation de disponibilité.

  Pour l'année 2001
  - Maximum de 35 $ pour une disponibilité de 4 heures ou moins
  - Maximum de 70 $ pour une disponibilité de plus de 4 heures

- Les frais de transport par ambulance

- Le remboursement de vêtements endommagés portés lors de l'accident

  Pour l'année 2001
  - Maximum 400 $ pour un nettoyage, réparation ou remplacement de vêtements
  - Maximum 1 000 $ lorsqu'il s'agit de vêtement de cuir ou d'un casque protecteur lors d'un accident de motocyclette.

- L'achat de médicaments

  Pour l'année 2001
  Sur présentation de factures ou reçus

Revalorisation des indemnités

Afin de s'ajuster au coût de la vie, les sommes allouées pour l'indemnité de remplacement du revenu sont revues annuellement à la date d'anniversaire de l'accident. Les autres indemnités sont revalorisées le 1er janvier de chaque année.

Ces indemnités ne sont ni saisissables ni imposables, sauf l'indemnité de remplacement du revenu qui peut être saisie pour paiement de la dette alimentaire.

Conclusion

La couverture d'assurance offerte par la loi est étendue et a fait l'objet de nombreuses bonifications au fil des ans. Il convient toutefois d'offrir à la population l'opportunité de s'exprimer à ce sujet et d'examiner, ensemble, les manières de l'améliorer.

Les services offerts aux victimes d'accidents automobile

Chapitre 4

La Société poursuit ses efforts pour améliorer la qualité des services qu'elle offre aux personnes qui sont victimes d'un accident d'automobile. Depuis l'adoption du régime en 1978, la Société a évolué en fonction des attentes et des besoins de sa clientèle tout en respectant la capacité financière de la population québécoise.

Elle est dans une situation privilégiée pour saisir l'ampleur du phénomène des accidents d'automobile et l'étendue des préjudices qui en résultent. Elle comprend que la mise en place de mécanismes ou programmes permettant d'améliorer les soins, les services aux personnes accidentées et leurs conditions de vie est directement associée à une diminution des coûts.

En plus des indemnités payées à ses assurés, la Société s'investit dans des programmes qui ont pour effet de favoriser la prise en charge rapide, le bien-être et la récupération des personnes accidentées.

Les ententes entre la Société et les fédérations de médecins du Québec

Des ententes sont conclues entre la Société et les fédérations de médecins du Québec afin de déterminer les règles et modalités applicables pour assurer la disponibilité des médecins, la qualité des services et l'uniformité du traitement des dossiers des personnes accidentées. Ces ententes visent également à prévoir les honoraires professionnels payables pour les différents types de services requis par la Société.

Le système intégré de traumatologie

La qualité et la rapidité des interventions qui font suite à un accident d'automobile avec blessés ont une incidence directe sur le nombre de survivants, la gravité des blessures, et les séquelles consécutives. Afin d'améliorer l'efficacité globale des interventions, la Société, dans un contexte de partenariat conceptuel et opérationnel avec le ministère de la Santé et des Services sociaux, a collaboré à l'élaboration d'un système intégré de traumatologie. Ce système permet des actions concertées dans le but d'améliorer la prise en charge des victimes de traumatismes.

Il s'agit, en quelque sorte, d'une chaîne de services qui débute après l'accident. Cette chaîne est constituée de différents maillons, tels l'accès aux services d'urgence (911), les centrales de coordination des ambulanciers, les premiers répondants, les services de transport par ambulance, le réseau des centres de traumatologie, et les services de réadaptation.

Ainsi, la coordination des actions des différents maillons de la chaîne est devenue progressivement une réalité opérante qui se traduit par une amélioration des services d'urgence avant l'hospitalisation et par la constitution d'un réseau de centres de traumatologie et de services de réadaptation performants.

Ce partenariat particulier ne peut qu'améliorer la qualité des services offerts aux victimes. Ce système est d'ailleurs reconnu pour son efficacité. D'abord, les blessures subies par les personnes accidentées sont diagnostiquées beaucoup plus rapidement. Les cas de traumatisme cranio-cérébral sont pris en charge par une équipe multidisciplinaire dès leur arrivée dans un centre de traumatologie. Ainsi, les victimes bénéficient rapidement des soins spécialisés que requiert leur état. Un suivi particulier leur est par la suite donné. Elles obtiennent également un soutien psychosocial auprès de diverses associations d'entraide.

Grâce à l'implantation de ce réseau de traumatologie, de plus en plus de vies sont sauvées. Ainsi, en 1993, une personne sur deux décédait d'un traumatisme sévère. Cette proportion est passée à une personne sur cinq en 1998.

Les programmes de réadaptation des personnes accidentées

Les programmes de réadaptation visent à soutenir la personne qui conserve des incapacités à la suite d'un accident d'automobile afin qu'elle retrouve un potentiel de participation sociale le plus près possible de celui qu'elle avait avant l'accident et qu'elle le maintienne à long terme.

Les accidents de la route entraînent souvent de graves séquelles qui affectent les personnes accidentées dans toutes les dimensions de leur vie : affective, familiale, sociale, scolaire ou professionnelle.

La Société assume ses responsabilités sociales à l'égard des blessés graves de la route : plus que l'indemnisation, elle vise, par son intervention en réadaptation, à favoriser une récupération des capacités et une reprise des habitudes de vie.

La Société offre une gamme de mesures afin de favoriser l'autonomie de la personne dans ses habitudes de vie et le développement de son potentiel. Afin d'optimiser la réadaptation de sa clientèle particulière, la Société s'est impliquée dans le développement et l'amélioration des services offerts dans le réseau de la santé et des services sociaux.

En 1987, des ententes ont été conclues avec des établissements du réseau de la santé pour répondre aux besoins des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral. En 1997, ces ententes de services ont inclus les victimes d'une blessure médullaire et, en 2000, les victimes d'une blessure orthopédique grave. De 1987 à 2003, la Société aura injecté 250 millions $ pour la réadaptation des personnes accidentées.

Près de 3 000 personnes accidentées bénéficient annuellement de ces ententes de services qui couvrent la première phase de la réadaptation en milieu hospitalier, le traitement en centre de réadaptation et le soutien communautaire à long terme.

En 1999, c'est plus de 38 millions $ que la Société a investis pour la réadaptation des personnes accidentées.

La Société ne fait pas seulement que s'impliquer dans les services directs à sa clientèle : elle finance aussi des programmes de recherche en réadaptation, s'implique activement dans le développement de standards de qualité, l'évaluation de la qualité et la formation des intervenants.

La Société est considérée comme un chef de file au Québec en réadaptation. Le programme de réadaptation, modèle unique au monde, fait l'éloge des experts internationaux.

Les troubles associés à l'entorse cervicale

L'entorse est la blessure la plus courante dans les accidents d'automobile. Plus de 7 000 personnes en sont victimes chaque année. En 1991, la Société a confié à un groupe de travail formé d'experts internationaux le mandat de réaliser une étude sur les troubles associés à l'entorse cervicale.

Les résultats de cette étude sont maintenant connus et un rapport s'intitulant «Les troubles associés à l'entorse cervicale (TAEC)» a été déposé en mai 1995 par le Groupe de travail québécois présidé par le Dr Walter O. Spitzer.

Le rapport du Groupe de travail révèle que la majorité des personnes qui souffrent d'une entorse cervicale ont une blessure relativement bénigne, qui se résout après quelque temps et nécessite peu de traitement. Tout au long de leurs travaux, les chercheurs ont mis en évidence les bénéfices d'un retour précoce au travail ou aux occupations régulières. Ainsi, à la lumière de leurs recherches et de leurs connaissances, les membres du Groupe de travail se sont mis d'accord sur une classification des troubles associés à l'entorse cervicale et sur un programme de prise en charge des patients qui en sont affectés.

Depuis la publication du rapport, la Société a élaboré et entrepris la mise en œuvre d'un plan d'action pour informer les professionnels de la santé du contenu de ce rapport. Voici une description de certaines activités réalisées à ce jour, ayant comme objectif principal l'amélioration des soins de santé offerts à la clientèle accidentée :

La Société a sensibilisé et obtenu l'adhésion de plusieurs organismes professionnels aux recommandations du rapport sur l'entorse cervicale (Spitzer). Elle a également demandé à des conférenciers de présenter à leurs pairs le contenu de l'étude scientifique et les recommandations du Groupe de travail québécois. Avec la collaboration de l'Université Laval, un atelier de formation de base sur les TAEC a été développé et diffusé aux professionnels du réseau de la santé: les médecins, les physiothérapeutes, les ergothérapeutes et les chiropraticiens. Les résultats de cette étude scientifique ont été présentés au personnel de la Société dans le but de partager la stratégie d'implantation retenue.

Actuellement, la mise en place de ce programme permet à l'accidenté de rencontrer une équipe interdisciplinaire rapidement, ce qui permet au médecin traitant de poursuivre son traitement en appliquant les recommandations appropriées.

La prise en charge rapide des victimes

En 1998, le programme de prise en charge rapide a été mis sur pied afin de répondre adéquatement aux besoins des victimes. Avec la collaboration d'un professionnel de la santé du centre hospitalier désigné, ce programme consiste à fournir de l'information sur le régime d'assurance automobile et, avec le consentement de la victime, à entreprendre l'ouverture de son dossier à la Société au moyen d'un lien d'échange électronique.

Ce service unique mis à la disposition des Québécois permet de réduire considérablement les délais de traitement et les tracas liés à un accident d'automobile.

Ce programme a permis de faire passer de 31 à 8 jours le délai entre l'accident et la réception de la demande d'indemnité à la SAAQ. Cette façon de procéder a permis de réduire l'attente de 74 %. Ainsi, la personne accidentée reçoit plus rapidement le remboursement auquel elle a droit. Le délai entre l'accident et le premier paiement de l'indemnité de remplacement de revenu est passé à 27 jours, alors qu'il était de 54 jours auparavant. Finalement, le délai entre l'accident et l'envoi en réadaptation est passé à 62 jours, alors qu'il était de 95 jours auparavant, ce qui donne une diminution de 35 %.

Par la diminution des délais, ce programme permet de cerner rapidement la situation de la victime sur le plan médical et financier et d'accélérer le processus de réadaptation si nécessaire.

Le service de prise en charge rapide est actuellement offert dans 24 hôpitaux (centres de traumatologie) de 12 des 16 régions administratives du Québec définies par le réseau de traumatologie.

Les études sur la clientèle et les programmes

Régulièrement, la Société fait des sondages pour connaître la satisfaction de sa clientèle. Cette méthode lui permet de connaître sa clientèle avec le plus de justesse possible en plus de permettre l'évaluation de ses besoins. Elle mène également des études pour cerner les besoins de celle-ci avec plus d'acuité et pour améliorer les mesures d'indemnisation et les programmes de réadaptation qu'elle adopte. Elle s'associe également à des groupes de recherche dans le but d'étudier certains problèmes particuliers en santé et en réadaptation. Tout ceci dans le but de toujours mieux répondre aux besoins et aux attentes de sa clientèle.

Indemnisation des personnes accidentées reconnues coupables de conduite avec les capacités affaiblies

Chapitre 5

La forte médiatisation, depuis quelques années, des accidents impliquant des conducteurs en état d'ébriété a suscité un certain questionnement dans la population. L'une de ses principales préoccupations est de savoir pourquoi la Société de l'assurance automobile indemnise les conducteurs responsables d'avoir causé un accident alors qu'ils étaient en état d'ébriété.

Aucun régime sans égard à la responsabilité en vigueur au Canada n'enlève complètement les indemnités versées aux conducteurs en état d'ébriété. Ainsi, au Manitoba, l'indemnité de remplacement du revenu est réduite en fonction du pourcentage de responsabilité pendant les 12 mois suivant l'accident. De plus, cette indemnité n'est pas payable si la personne est incarcérée. En Saskatchewan, l'indemnité pour séquelles permanentes n'est pas payée si la victime est responsable de l'accident à plus de 50 %. L'indemnité de remplacement du revenu est aussi interrompue pendant l'incarcération.

Au Québec comme ailleurs, toute personne qui commet une infraction au Code criminel est susceptible d'être poursuivie par la Couronne. De plus, si cette infraction est en relation avec un accident de la route, la Loi sur l'assurance automobile prévoit une réduction de l'indemnité de remplacement du revenu lorsque la victime blessée est incarcérée pour ce motif. Voici comment est défini l'article 83,30 de cette loi :

«Lorsqu'une victime est incarcérée dans un pénitencier, emprisonnée dans un établissement de détention ou en détention dans une installation maintenue par un établissement qui exploite un centre de réadaptation [...] en raison d'une infraction prévue au Code criminel, la Société doit réduire l'indemnité de remplacement du revenu, à laquelle elle a droit en raison de l'accident, d'un montant équivalant annuellement au pourcentage suivant :

- 75 % dans le cas d'une victime sans personne à charge ;
- 45 % dans le cas d'une victime avec une personne à charge ;
- 35 % dans le cas d'une victime avec deux personnes à charge ;
- 25 % dans le cas d'une victime avec trois personnes à charge ;
- 10 % dans le cas d'une victime avec quatre personnes à charge ou plus.

Cette réduction demeure en vigueur jusqu'à la fin de la période d'incarcération, d'emprisonnement ou de détention de la victime ou, le cas échéant, jusqu'à la date du jugement déclarant celle-ci non coupable de l'infraction visée. »[3]

Pour comprendre ce qui a motivé cette position du Québec, il faut s'attarder au rôle de la Société de l'assurance automobile, définir quelles personnes peuvent être considérées comme «criminels de la route» et quelles seraient les conséquences de ne plus les indemniser.

3. Loi sur l'assurance automobile du Québec, L.R.Q., chapitre A-25, p. 34

Quel est le rôle de la Société de l'assurance automobile ?

Lorsqu'un automobiliste commet une faute sur la route, il est assujetti à trois lois.

Le Code criminel

Le Code criminel prévoit des sanctions, tels l'emprisonnement pour des comportements jugés criminels commis au volant d'une automobile, des amendes, des travaux communautaires, le tout consigné dans un casier judiciaire.

Infractions visées par le Code criminel

Articles du Code criminel	Description des infractions
Art. 249 (1)	Omission d'arrêter un véhicule à moteur lors d'une poursuite policière.
Art. 249 (1) (a)	Conduite dangereuse d'un véhicule à moteur
Art. 249 (3)	Conduite dangereuse causant des lésions corporelles
Art. 249 (4)	Conduite de façon dangereuse causant ainsi la mort
Art. 252 (1)	Défaut d'arrêter lors de l'accident et de fournir de l'aide
Art. 253	Capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue
Art. 254 (5)	Défaut ou refus de fournir un échantillon
Art. 255 (2)	Capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue causant ainsi des lésions corporelles à une autre personne
Art. 255 (3)	Capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue causant ainsi la mort à une autre personne
Art. 220	Négligence criminelle causant la mort
Art. 221	Négligence criminelle causant des lésions corporelles
Art. 236	Homicide involontaire coupable

Le Code de la sécurité routière

Le Code de la sécurité routière contient l'ensemble des règles destinées à rendre le réseau routier du Québec le plus sécuritaire possible pour toutes les personnes qui l'utilisent.

Il comporte des sanctions administratives, tels les points d'inaptitude, la tarification du permis de conduire selon le risque, des amendes, le retrait ou la suspension du permis de conduire, la saisie du véhicule, etc.

La Loi sur l'assurance automobile

La Loi sur l'assurance automobile a pour but d'indemniser les victimes pour les dommages corporels subis lors d'un accident d'automobile, qu'elles aient commis ou non une faute, et vise à les réadapter le plus rapidement possible.

En résumé, le Code de la sécurité routière et le Code criminel ont pour objectif commun de punir en imposant des sanctions à la suite d'un geste criminel. De son côté, la Loi sur l'assurance automobile prévoit l'indemnisation des victimes de la route. De la même manière, la Régie de l'assurance maladie du Québec assume les frais de santé de l'ensemble de la population québécoise, y compris pour celui qui s'est infligé des blessures lors d'un vol à main armée.

Outre les exclusions citées à la page 14, la Loi sur l'assurance automobile ne comporte aucune autre clause d'exclusion susceptible de priver totalement d'indemnités tout citoyen québécois blessé ou tué dans un accident d'automobile. Comme dans toute compagnie d'assurances, le régime québécois fonctionne selon le principe de la collectivisation du risque et prévoit le versement d'indemnités pour l'ensemble de ses assurés.

Depuis le 1er décembre 1992, la Société de l'assurance automobile a choisi de différencier le risque que représente chacun des citoyens qui contribue au régime d'assurance en fonction d'une tarification basée sur le nombre de points d'inaptitude inscrits à son dossier de conduite. À cette tarification personnalisée d'assurance, s'ajoutent des primes d'assurance additionnelles à verser en cas de suspension ou de révocation du permis de conduire.

Qui est susceptible d'être considéré comme un « criminel de la route » ?

Dans la perception populaire, un « criminel de la route », c'est celui qui a été pris à de nombreuses reprises à conduire avec les capacités affaiblies par l'alcool et qui a été reconnu responsable d'un accident ayant causé la mort ou des blessures à une ou plusieurs personnes.

Pourtant, dès qu'une personne est prise à conduire son véhicule avec un taux d'alcool supérieur à 0,08, elle a un dossier criminel. À titre d'exemple, un «criminel de la route» peut être :

- celui qui conduit en sens inverse de la circulation avec un taux d'alcool de 0,24 ;
- celle qui, en revenant de son bal de finissants et qui conduit prudemment, est impliquée dans un accident alors qu'elle a un taux d'alcool de 0,09;
- celui dont la voiture est frappée par un autre automobiliste alors qu'il est assoupi en bordure de la route en attendant d'être en mesure de conduire après avoir consommé.

Quel sort serait réservé aux personnes reconnues coupables d'une infraction criminelle ?

Si la Société ne devait plus indemniser les personnes reconnues coupables d'une infraction criminelle, les conséquences seraient les suivantes pour tout conducteur dont le taux d'alcool est supérieur à 0,08 :

- le soutien financier des personnes à charge ne serait plus assuré ;
- la Société devrait retarder l'indemnisation des victimes, jusqu'à conclusion du procès, pour s'assurer qu'elle n'indemnise pas une personne responsable ;
- les coûts seraient assumés par d'autres organismes gouvernementaux (RAMQ, Soutien du revenu);
- la sanction serait en fonction du revenu et des blessures subies. Par exemple, un blessé grave pourrait être privé de plusieurs centaines de milliers de dollars en indemnités diverses, alors que celui qui est blessé légèrement subirait une perte beaucoup moins importante.

Conclusion

On comprendra qu'en plus des récidivistes, toute personne répondant à la définition de «criminel de la route» ne serait plus indemnisée. Qu'il s'agisse d'une question d'attitude (sentiment d'invincibilité) ou encore de jugement altéré par l'alcool, l'effet dissuasif d'une absence d'indemnité est loin d'être démontré.

Si la Société verse des indemnités aux « criminels de la route », c'est principalement parce qu'elle considère qu'il n'est pas dans la mission d'une compagnie d'assurances de punir puisque d'autres lois s'en chargent. Par ailleurs, comme il s'agit d'une société d'État avec une mission sociale, elle a décidé d'assumer le risque représenté par le très petit nombre d'individus récidivistes puisque, de toute manière, ces individus tomberaient sous la responsabilité d'autres organismes gouvernementaux, comme l'aide sociale ou l'assurance maladie.

Conclusion

Confrontés, à l'époque, à la hausse constante des primes d'assurance automobile, à des débats judiciaires longs et coûteux, ainsi qu'à des niveaux de responsabilité complexes à départager, les Québécois se sont donnés, en 1978, un régime public d'assurance automobile sans égard à la responsabilité.

Les objectifs mis de l'avant lors de la création du régime, et qui ont toujours été maintenus au cours des vingt-trois dernières années, sont de garantir à tous les citoyens du Québec, au moindre coût possible, un accès universel, automatique, simple et rapide à des indemnités généreuses en cas de blessures ou de décès à la suite d'un accident de la route. À cet égard, il est permis d'affirmer que le régime a rempli ses promesses.

Par ailleurs, comme tout régime social, le régime public d'assurance automobile doit pouvoir continuer à évoluer en fonction des attentes et des besoins de l'ensemble de ses assurés. Notre défi collectif est de continuer à l'améliorer, sans nous éloigner de sa raison d'être première, et sans compromettre ses acquis. Tel est le défi qui nous attend au cours de la présente consultation.

Ce document s'inspire des ouvrages suivants :

Bibliographie

Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile. Gouvernement du Québec, 1974.

Belleau, Claude. *L'assurance automobile sans égard à la responsabilité : historique et bilan de l'expérience québécoise.* Québec. Éd. Les Publications du Québec, 1998.

Gardner, Daniel. *Les cahiers de droit : Assurance automobile.* Québec. Publication de la Faculté de droit de l'Université Laval, 1998.

Lambert-Faivre, Yvonne. *Droit du dommage corporel : Systèmes d'indemnisation.* Paris. Editions Dalloz, 1996.

Loi sur l'assurance automobile du Québec. L.R.Q., chapitre A-25. Éditeur officiel du Québec, 1999.

Rapports d'activités 1998 et 1999. Société de l'assurance automobile du Québec et contrôle du transport routier, Québec. Bibliothèque nationale du Québec, 1998,1999.

Annexe

Le bilan routier

Deux décennies d'amélioration

L'évolution du régime d'indemnisation des victimes de la route est intimement liée à l'évolution du bilan routier. En effet, lorsque le travail effectué en amont pour améliorer la sécurité routière se traduit par une diminution du nombre de personnes décédées ou blessées, on constate une diminution des coûts du régime public d'indemnisation. La population souscrit aux efforts déployés, année après année, pour diminuer le nombre de victimes de la route, la vie humaine constituant une valeur fondamentale de notre société.

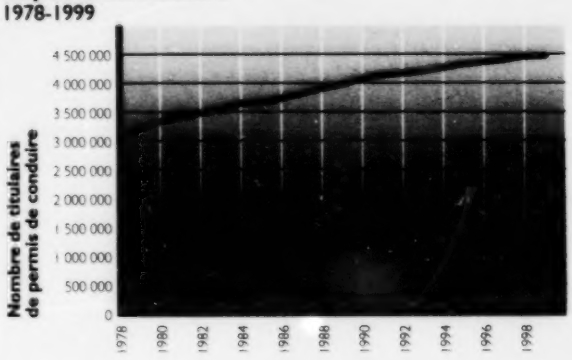
L'amélioration du bilan routier passe par l'effet combiné de mesures touchant la législation, la promotion et le contrôle. Pour amener les usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires, la Société a donc recours à divers moyens. Ainsi, elle s'assure que les dispositions légales et réglementaires qui encadrent l'accès au réseau routier sont adéquates ; elle conçoit et met en place des politiques et des programmes qui en soutiennent l'application. De plus, la Société sensibilise et éduque les usagers de la route par des campagnes d'information.

Quelques indicateurs[4]

Depuis 1978, on constate une nette tendance à l'amélioration du bilan routier. Le nombre de victimes de la route est en décroissance et ce, en dépit d'une augmentation constante de la circulation.

Le nombre de titulaires de permis de conduire a connu une hausse de 42,5 % au cours des deux dernières décennies. En 1978, on dénombrait 3 121 467 titulaires de permis de conduire, alors que ce nombre atteignait 4 447 439 en 1999. L'évolution de cet indicateur est sans doute fortement liée à l'évolution démographique.

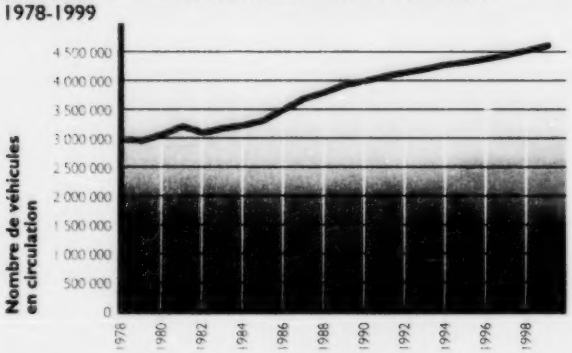
Graphique 1
Évolution du nombre de titulaires de permis de conduire
1978-1999



Parallèlement à l'augmentation du nombre de titulaires de permis de conduire, la période 1978-1999 est marquée par une hausse importante du nombre de véhicules en circulation. Ce nombre est passé de 2 951 387 en 1978 à 4 580 657 en 1999, soit une croissance de plus de 55 %, comme illustré au graphique 2.

4. Paquet Pierre, Gendreau Michelle, Auger Alain, Dossier statistique, Bilan 1999. Accidents, parc automobile, permis de conduire, Service des études et des stratégies en sécurité routière, Direction de la planification et de la statistique, Société de l'assurance automobile du Québec, juin 2000, pages 50 - 113

Graphique 2
Évolution du nombre de véhicules en circulation
1978-1999

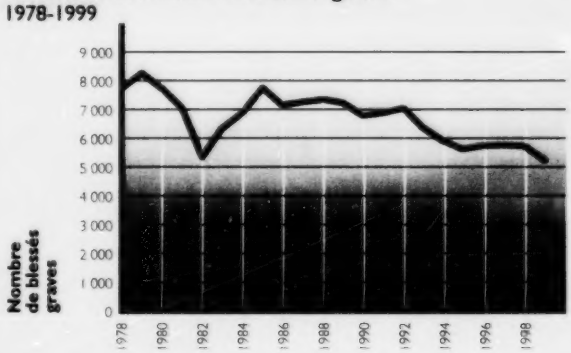


En même temps que cette augmentation de la circulation routière, le nombre de victimes de la route connaît une baisse remarquable. Quel que soit l'indicateur observé, l'évolution du bilan des victimes suit une courbe descendante au cours de la période 1978-1999.

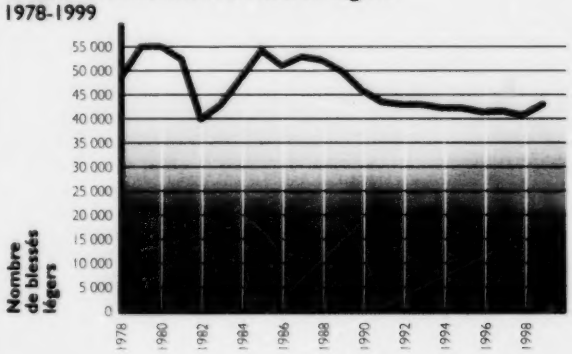
La baisse la plus marquée atteint 57 % et se situe du côté des victimes décédées, dont le nombre s'élevait à 1 765 en 1978 pour atteindre 759 en 1999. Pour les blessés graves, on observe une baisse de près du tiers, soit 32,2 %, au cours de la période. Alors qu'on dénombrait 7 710 blessés graves en 1978, ce nombre se situait à 5 226 quelque 20 ans plus tard. Enfin, l'évolution des blessés légers se traduit par une baisse de 13,6 %, soit 6 753 blessés légers de moins à la fin de cette période.

Graphique 3
Évolution du nombre de victimes décédées
1978-1999

Graphique 4
Évolution du nombre de blessés graves
1978-1999

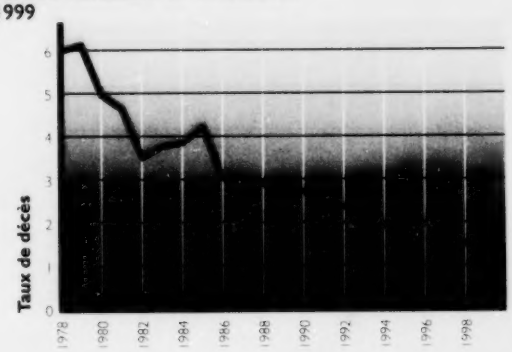


Graphique 5
Évolution du nombre de blessés légers
1978-1999



Les trois graphiques qui précèdent montrent que l'évolution du nombre de victimes connaît des fluctuations plus ou moins marquées. Plusieurs facteurs contribuent à ces mouvements observés durant la période 1978-1999. Ces facteurs qui expliquent cette tendance à la baisse du bilan routier seront examinés plus loin. Outre cette évolution en chiffres absolus, il est intéressant de mettre en parallèle les décès et le parc de véhicules. Le graphique 6 présente l'évolution du taux de décès pour 10 000 véhicules en circulation de 1978 à 1999. Encore une fois, on y constate une tendance nette à la baisse, ce qui traduit bien le fait que la diminution du nombre de décès a été plus importante que la hausse du parc de véhicules. Ainsi, le taux de décès par 10 000 véhicules en circulation est passé de 5,98 à 1,66, soit une baisse de 72,2 %.

Graphique 6
Évolution des taux de décès pour 10 000 véhicules en circulation
1978-1999



Tous ces indicateurs nous amènent à conclure que le Québec connaît aujourd'hui un bilan routier nettement plus favorable que celui observé vingt ans auparavant. Mais qu'en est-il de sa position par rapport à d'autres pays? Les progrès réalisés en matière de sécurité routière placent-ils le Québec en position avantageuse? Les deux tableaux qui suivent permettent de répondre à cette interrogation. Le graphique 7 présente une comparaison de l'évolution, entre 1978 et 1998, du nombre de décès par 100 millions de kilomètres parcourus au Québec et aux États-Unis.

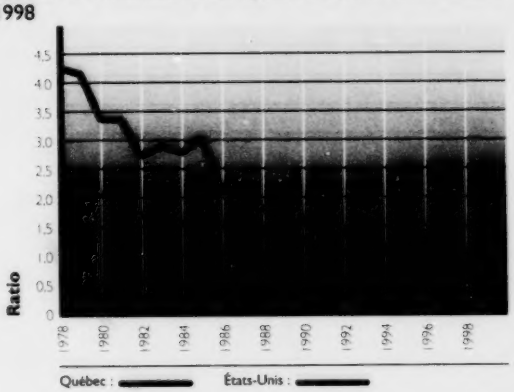
En 1978, au Québec, 1 765 personnes sont décédées sur les routes, soit 4,2 décès par 100 millions de kilomètres parcourus, alors qu'en 1998, on dénombrait 686 décès, soit 0,8 décès par 100 millions de kilomètres parcourus.

Ainsi, sur une période de vingt ans, on observe une baisse de 61 % du nombre de décès et de 81 % du ratio de décès par 100 millions de kilomètres parcourus.

En 1978, aux États-Unis, 50 331 Américains sont décédés sur les routes, soit 2,0 décès par 100 millions de kilomètres parcourus. En 1998, on retrouvait 41 471 décès, correspondant à un pourcentage de 1,0 décès par 100 millions de kilomètres parcourus. Les États-Unis ont donc connu des baisses de 18 % du nombre de décès et de 50 % du ratio de décès par 100 millions de kilomètres parcourus.

Même si le Québec était plus loin derrière en 1978, la baisse des décès sur les routes est beaucoup plus importante ici qu'elle ne l'a été aux États-Unis, et ce, tant pour le nombre de victimes décédées (61 % contre 18 %), que pour le ratio de décès par 100 millions de kilomètres parcourus (81 % contre 50 %).

Graphique 7
Comparaison de l'évolution du ratio des décès par 100 000 000 de kilomètres au Québec et aux États-Unis
1978-1998



Le dernier tableau présente quant à lui le taux de décès par milliard de kilomètres parcourus pour le Québec et les pays membres de l'OCDE. L'intérêt de cet indice est qu'il permet de comparer les performances de différents pays en tenant compte de l'exposition au risque. Cet exercice démontre que le Québec se situe au troisième rang parmi un ensemble de 19 pays industrialisés.

Nombre de décès par milliard de kilomètres parcourus en 1998[3]
Québec et pays membres de l'OCDE

	Décès
Suède	7,9
Royaume-Uni	8,1 [a]
Québec [1]	8,6
Finlande	8,9
Pays-Bas	9,3
États-Unis	9,8
Norvège	11,1
Danemark	11,2
Suisse	11,3
Australie	12,1 [c]
Allemagne	12,4
Irlande	13,1 [b]
Islande	13,6
Japon	14,5
Autriche	16,1 [a]
France	16,4 [a]
Belgique	17,4
Grèce	27,3
République Tchèque	49,0 [c]
Canada [2]	—

1. C'est une donnée provisoire concernant le kilométrage en 1998 pour le Québec, Société de l'assurance automobile du Québec.

2. La donnée sur le kilométrage au Canada n'est pas disponible.

3. Pour les pays membres de l'OCDE, les données sont puisées dans IRTAD - Base de données internationale sur la circulation et les accidents routiers (OCDE), 2000

a. 1997

b. 1996

c. 1995

Facteurs explicatifs

Le bilan routier est le résultat de l'interaction d'une foule de facteurs. Les actions de la Société en matière de législation et de promotion figurent sans doute parmi les principaux facteurs qui ont contribué au résultat obtenu. Il faut néanmoins mentionner la présence de facteurs externes qui ont pu exercer une influence positive ou négative, venant renforcer ou atténuer, voire, annuler l'effet recherché.

Du côté du cadre légal, plusieurs mesures ont été mises en place pour favoriser un accroissement de la sécurité routière. Bien qu'elle ait été en vigueur avant 1978, l'obligation de porter la ceinture de sécurité (1976) constitue certes le premier facteur à considérer dans l'analyse de l'évolution du bilan routier des vingt dernières années. Cette législation et les efforts de promotion ont fait en sorte que le Québec a été le premier endroit en Amérique du Nord à enregistrer un taux de port de la ceinture de sécurité de 90 %; en juin 1999, ce taux atteignait 95 %.

Au cours de la décennie 1980, on a assisté à des modifications successives aux règles d'accès au réseau routier visant à encadrer de façon plus serrée le privilège de conduire. Ainsi, le nouveau Code de la sécurité routière (1982) a introduit des amendes plus sévères. Puis, au milieu des années 1980, la lutte au phénomène de la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool s'est traduite par des modifications au Code criminel, puis au Code de la sécurité routière. Plus récemment, en 1997, les principales mesures amenées par le projet de loi n° 12 (la suspension immédiate du permis de conduire pour conduite avec capacités affaiblies, la saisie du véhicule pour conduite durant sanction, l'accès graduel au permis de conduire pour les nouveaux conducteurs) sont venues renforcer davantage les efforts au chapitre de la lutte contre l'alcool au volant. Si des progrès importants ont été réalisés par rapport à l'alcool, ce phénomène est néanmoins encore associé à environ 35 % des décès et à 20 % des blessés graves.

De nombreuses campagnes ont été développées autour du thème de la conduite avec les capacités affaiblies dans le but de renforcer la réprobation sociale. Au-delà de la diffusion de messages dans les médias, qui permet de rejoindre un large public, les activités de promotion de la sécurité routière sont très variées, tant par les sujets traités que par les moyens utilisés. Pour ce qui est des sujets abordés, outre les trois grandes problématiques citées plus haut, citons le partage de la route entre les différents usagers, les piétons, le port du casque à vélo et les autres éléments de la sécurité à bicyclette, les sièges d'auto pour enfants, etc. Quant aux moyens privilégiés, ils vont de la documentation (dépliants promotionnels, brochures, affiches, etc.) aux actions axées sur les relations publiques, en passant par l'éducation en milieu scolaire et le partenariat (ex.: Opération Nez rouge).

La Société a également adopté une approche mixte, jumelant des activités de sensibilisation et de contrôle (surveillance policière intensive). Les programmes d'application sélective (PAS)permettent en effet de réaliser des opérations ciblées sur des problématiques particulières. Plusieurs PAS ont été mis en place au cours des dernières années, que ce soit sur l'alcool au volant, la vitesse excessive ou le port de la ceinture de sécurité.

En somme, il apparaît évident que la poursuite de l'objectif d'améliorer le bilan routier implique non seulement une diversité des moyens, mais également la mise à contribution des principaux partenaires concernés par la sécurité routière.

La tendance du bilan routier des vingt dernières années laisse croire que la synergie des actions et des acteurs est une approche gagnante. Il reste à consolider les acquis et à développer de nouveaux moyens pour aller plus loin.